

В. В. Соляр,

канд. екон. наук, доцент кафедри фінансів та обліку,
Харківський національний педагогічний
університет ім. Г. С. Сковороди

ПРОГРАМНО-ЦІЛЬОВИЙ МЕТОД ФІНАНСОВОЇ ПІДТРИМКИ ОБ'ЄКТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ У ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

and similar papers at core.ac.uk

provided by Institutional Repository of Vadym Hetma

потенціалу, включаючи рівень інфраструктурного обслуговування. Незадовільна ситуація в інфраструктурі на фоні інших економічних, соціальних та екологічних проблем є також наслідком державної політики у цій сфері, яка полягає у нерациональному та недостатньому фінансуванні об'єктів інфраструктури. При розгляді проблем ефективності стратегічного програмування державної підтримки даної сфери на перший план виходить обґрунтування методичних засад розробки та реалізації державних і регіональних програм сприяння пріоритетних напрямів розвитку інфраструктури.

Державна підтримка розвитку інфраструктури на практиці реалізується за допомогою програмно-цільового методу, за яким заплановані цілі узгоджуються з ресурсами в цільових програмах. Програмно-цільовий метод застосовується в Україні з 2002 р., зокрема при складанні бюджетів на всіх рівнях.

Застосування програмно-цільового методу в управлінні розвитком інфраструктурного комплексу регіону, зокрема інфраструктури, має такі переваги [1]:

- можливість чітко визначити та ранжувати цілі розвитку (пріоритетні об'єкти інфраструктури), які мають фінансуватися;
- цільове спрямування фінансових ресурсів з постійним моніторингом дозволяє підвищити ефективність розподілення й використання бюджетних коштів;
- у процесі реалізації цільової програми можуть бути залучені додаткові позабюджетні кошти.

Переваги державної підтримки соціальної інфраструктури за допомогою програмно-цільового методу доцільно розглянути на прикладі Харківської області, зокрема м. Харкова та прилеглих до нього територій, як одного з міст, у якому планується проведення чемпіонату Євро 2012.

Розвиток інфраструктури Харківської області та інших регіонів України, відбувається передусім за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів у рамках чотирьох державних і двох регіональних цільових програм та інших джерел. У рамках цих програм, які будуть продовжувати діяти на території Харківської області з 2011 р. і до кінця їх реалізації, передбачено фінансування розвитку автомобільних доріг загального користування, міського електротранспорту та метрополітену, інноваційної інфраструктури, а також підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу [2].

Починаючи з 2011 р і до кінця дії вказаних програм, загальний обсяг фінансування державних цільових програм з підтримки та розвитку інфраструктури в регіонах України склав 79 760,97 млн грн, обсяги фінансування обласних цільових програм з підтримки та розвитку інфраструктури в Харківській області — 3501,08 млн грн [2]. Згідно з державною цільовою програмою значна частка фінансування спрямована на розвиток інфраструктурного комплексу міст-претендентів, з яких найбільша частка припадає на розвиток інфраструктури готельного господарства, громадського транспорту та повітряних перевезень. У міській цільовій програмі 40 % фінансування припадає на розвиток інфраструктури громадського транспорту м. Харкова та 35 % на розвиток інфраструктури готельного господарства.

Реалізація таких цільових програм у повному обсязі сприятиме прискореному розвитку інфраструктурного комплексу в Харківській області, на що вказується в дослідженні М. М. Добкіна, С.І. Чернова та інших [3].

Відповідно до державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 р. з футболу значна частка фінансування заходів з підготовки інфраструктури м. Харкова та прилеглих до нього територій припадає на інші джерела (53 %), у той час, як цей показник по Україні в цілому на 9 % менше. Це свідчить про більш активне залучення першим коштів приватних інвесторів.

Розвиток інфраструктури Харківського регіону в рамках підготовки до проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу дозволяє суттєво модернізувати інфраструктуру м. Харкова та привести її у відповідність до сучасних світових стандартів, а також частково розв'язати нагальні проблеми розвитку міської інфраструктури. Значною мірою цьому сприяло залучення до розвитку інфраструктури м. Харкова приватних інвестиційних коштів.

На жаль, розвиток такої складової транспортної інфраструктури, як повітряні перевезення на території України, не передбачено у жодній окремій державній або регіональних цільових програмах. Також не почала діяти розроблена у 2009 р. Концепція державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 р., яка передбачає модернізацію інфраструктури галузі повітряних перевезень. Таким чином, у регіоні необхідно розробити і прийняти програму розвитку транспортного комплексу Харківської області на майбутні роки.

Список літератури

1. Кизим Н. А. Программно-целевой подход к государственному управлению социальной напряженностью в регионах страны: Монография / Н. А. Кизим, В. В. Узунов. — Х.: ИД «ИНЖЭК», 2007. — 204 с.
2. Постанови Кабінету міністрів України [Електронний ресурс] / Кабінет Міністрів України. — Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
3. Основы устойчивого развития Харьковской области до 2020 года / [М. М. Добкин, С. И. Чернов, Г. А. Кернес, Ю. А. Сапронов, В. С. Пономаренко, Н. А. Кизим, С. В. Авершин]. — Х.: Издательский дом «ИНЖЭК», 2010. — 528 с.

УДК 368

Т. І. Стецюк,

канд. екон. наук, доцент кафедри страхування,
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

СТРАХОВІ ОРГАЇЗАЦІЇ ТА ЇХ РОЛЬ В ІНВЕСТИЦІЙНОМУ ПРОЦЕСІ

В умовах ринкової економіки актуальним постає питання активізації інвестиційної діяльності всіх суб'єктів фінансового ринку. Як свідчить багаторічний досвід розвинених країн світу, в забезпеченні належного інвестиційного процесу особливе місце займають страхові організації. Світовий досвід показує, що страхування є одним із найбільших інвесторів економіки в цілому. Наприклад, у Великій Британії ця цифра сягає 56 %, а інвестиційний портфель страхової організації перевищує 320 млрд DM. Загальна сума інвестицій які здійснюють страхові організації Європи, США, Японії сягає кілька трильйонів доларів [1].